

A 281 BA 2/2

5. Sitzung Runder Tisch

- Prüfvarianten und Prüfkriterien (Stand 16.02.2011)

DEGES



16.02.2011



A 281 BA 2/2 – RT 5

1

9 Varianten 3 Ü-Varianten 42 Kriterien	Null-Variante	5 Lösungen BA 2/2	4 Lösungen BA 2/2 und B 6n	3 Übergangs- lösungen
Städtebauliche Konsequenzen				
Verkehrliche Beurteilung				
Verzahnung mit B 6n				
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit				
Finanzielle Auswirkungen				
Zeitliche Auswirkungen				
Rechtliche Einschätzung				

Varianten
Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen
Verkehrliche Beurteilung
Verzahnung mit B 6n
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit
Finanzielle Auswirkungen
Zeitliche Auswirkungen
Rechtliche Einschätzung

Städtebauliche Konsequenzen	Inanspruchnahme Wohneigentum / Enteignungen
	Beeinträchtigung Gewerbe (z. B. AIRBUS, Metro, OPEL Bergmann) sowie Sicherstellung von Entwicklungsmöglichkeiten
	Auswirkung auf lokale Wirtschaft
	nachhaltige / dauerhafte Akzeptanz
	ganzheitliche langfristige Lösungen
	Beeinträchtigung Stadt-, Orts- und Landschaftsbild (z.B. Knoten Huckelriede)
	Vermeidung von Trennwirkung
	Erhalt von Wegeverbindungen städtisches Verkehrsnetz (auch Fuß- und Radweg)
	Auf- / Abwertung benachbarter Wohngebiete / Wohnqualität
	Auswirkungen während der Bauphase

Varianten
Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen
Verkehrliche Beurteilung
Verzahnung mit B 6n
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit
Finanzielle Auswirkungen
Zeitliche Auswirkungen
Rechtliche Einschätzung

Verkehrliche Beurteilung	Entlastung / Belastung Arster Zubringer
	Entlastung / Belastung Neuenlander Str.
	* Bereich Georg-Wulf - Neuenl. Ring
	* Bereich Neuenl. Ring - Kattenturmer
	Entlastung / Belastung Kattenturmer
	Entlastung / Belastung Neustadt 2 Querschnitte
	Entlastung / Belastung Obervieland Arster Damm, Kattenescher Weg
	Entlastung / Belastung Huckelriede / Kornstrasse + Buntentorsteinweg
	Auswirkung auf BA 4 (Weserquerung)
	Verbindungsqualität GVZ ↔ A1
	Verbindungsqualität GVZ ↔ Industriehäfen Bremerhaven
	Auswirkung auf Ringschluss A 281
	Verbesserung von Verkehrssicherheit
	Sondertransporte (AIRBUS, Astrium) ermöglichen
Belastung während des Bauens (Erreichbarkeit GVZ, Gewerbe NL Str., Ausweichverkehre)	
Wegestreckenverkürzung	
Wirkung des induzierten Verkehrs	
Verkehre aus dem Bremer Umland, Pendlerverkehre	

Varianten	Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen	
Verkehrliche Beurteilung	
Verzahnung mit B 6n	
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	
Finanzielle Auswirkungen	
Zeitliche Auswirkungen	
Rechtliche Einschätzung	

Verzahnung mit B 6n	zusammenhängende / gemeinsame Planung BA 2/2 und B 6n Berücksichtigung "Bremer Vorzugsvariante"
--------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Varianten
Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen
Verkehrliche Beurteilung
Verzahnung mit B 6n
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit
Finanzielle Auswirkungen
Zeitliche Auswirkungen
Rechtliche Einschätzung

Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	Lärmschutz (Berücksichtigung von Grenzwerten Tag / Nacht)
	Luftschadstoffe
	Adäquate Kompensationsmaßnahmen
	Auswirkungen während der Bauphase

Varianten	Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen	
Verkehrliche Beurteilung	
Verzahnung mit B 6n	
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	
Finanzielle Auswirkungen	
Zeitliche Auswirkungen	
Rechtliche Einschätzung	

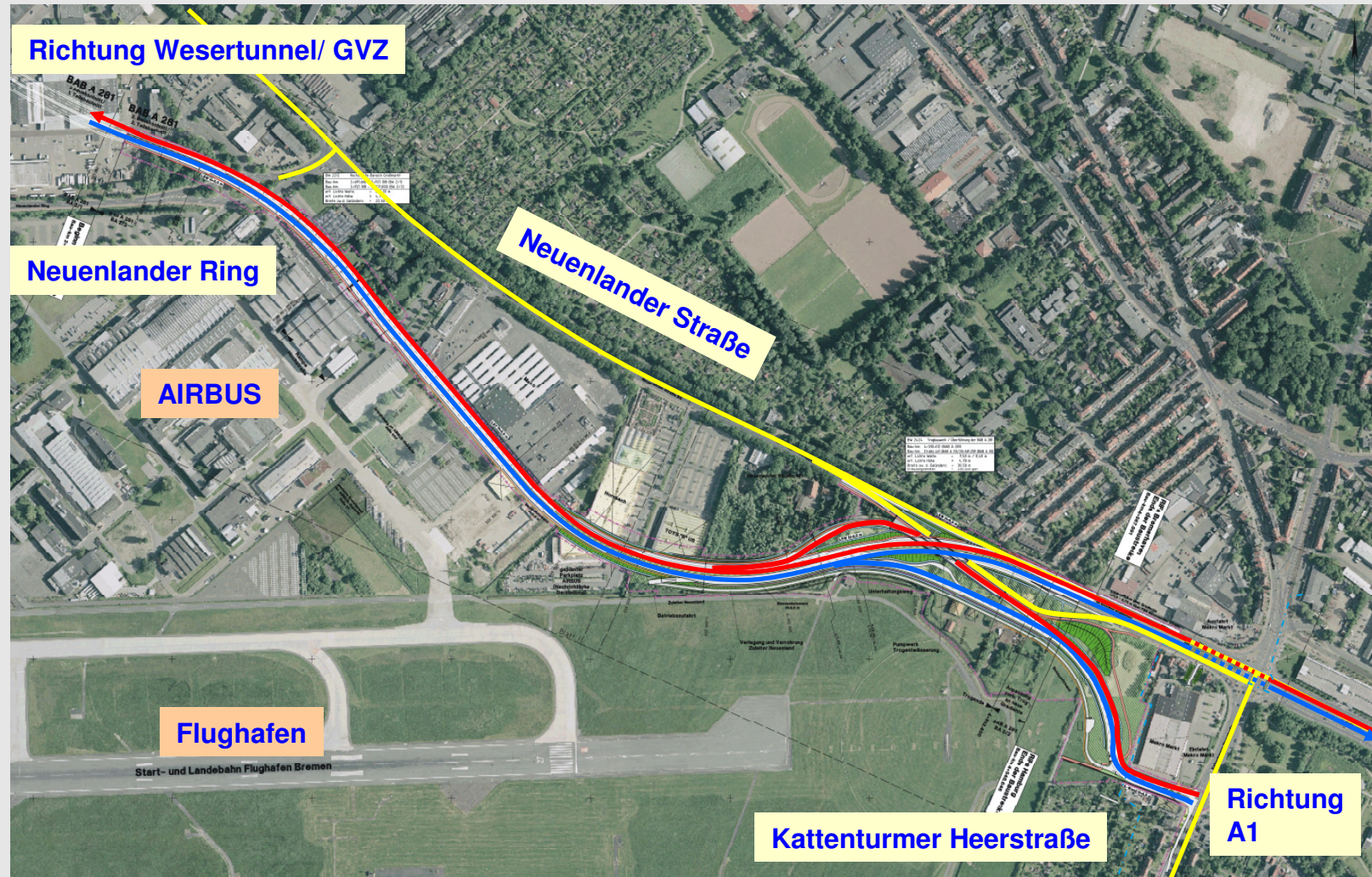
finanzielle Auswirkungen	Finanzierungssicherheit
	Einbeziehung des Bundes (Bauherr) (Finanzierungsmöglichkeiten)
	Investitionskosten (Verhältnis zu genehmigten Kosten / Bedarfsplan)
	Finanzierung Weserquerung (Investorensuche, Finanzierungshorizont)
	finanzielle Auswirkungen auf Bremen

Varianten	Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen	
Verkehrliche Beurteilung	
Verzahnung mit B 6n	
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	
Finanzielle Auswirkungen	
Zeitliche Auswirkungen	
Rechtliche Einschätzung	

zeitliche Auswirkungen	Auswirkungen auf BA 2/2
	Auswirkungen auf BA 4
	Auswirkungen auf B 6n
	Auswirkungen auf Ringschluss
	Zwischenlösungen / Provisorien

Varianten	Kriterien
Städtebauliche Konsequenzen	
Verkehrliche Beurteilung	
Verzahnung mit B 6n	
Umweltauswirkungen Anwohnerverträglichkeit	
Finanzielle Auswirkungen	
Zeitliche Auswirkungen	
Rechtliche Einschätzung	

rechtliche Einschätzung	Wirkungen PFB BA 2/1
	Berücksichtigung / Umsetzung Urteil BVerwG
	Wirkungen auf Weserquerung notwendige Voraussetzungen zur Baurechtsschaffung Verhältnis zur Bundes- verkehrswegeplanung / Bedarfsplan



Variante 1:
 Reparaturverfahren ohne wesentliche Änderung der bisherigen Planung – FNP-Änderung erforderlich



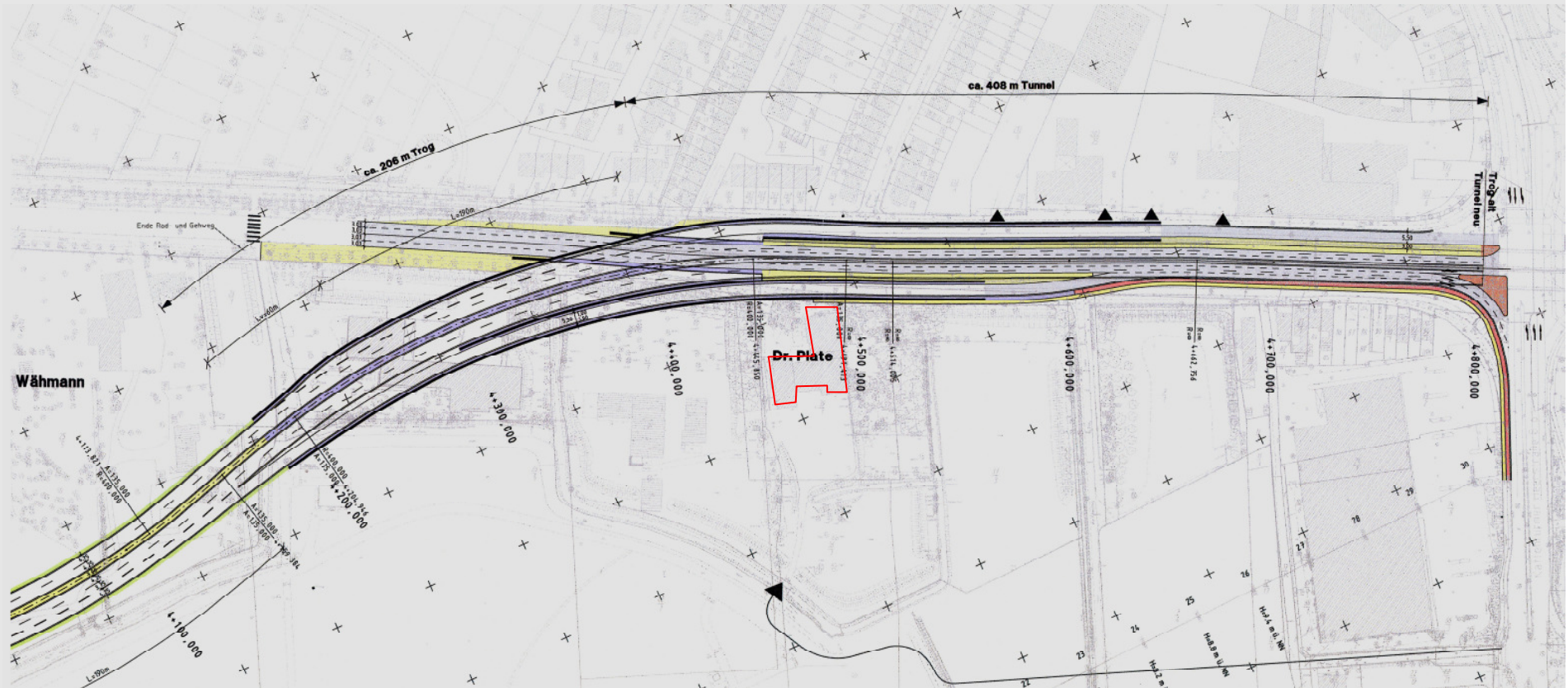
Variante 2:

Reparaturverfahren für planfestgestellte Variante – FNP-Änderung erforderlich
 Planfeststellungsänderungsverfahren erforderlich (z. B. wegen Entfall der Querspange)



Variante 3:

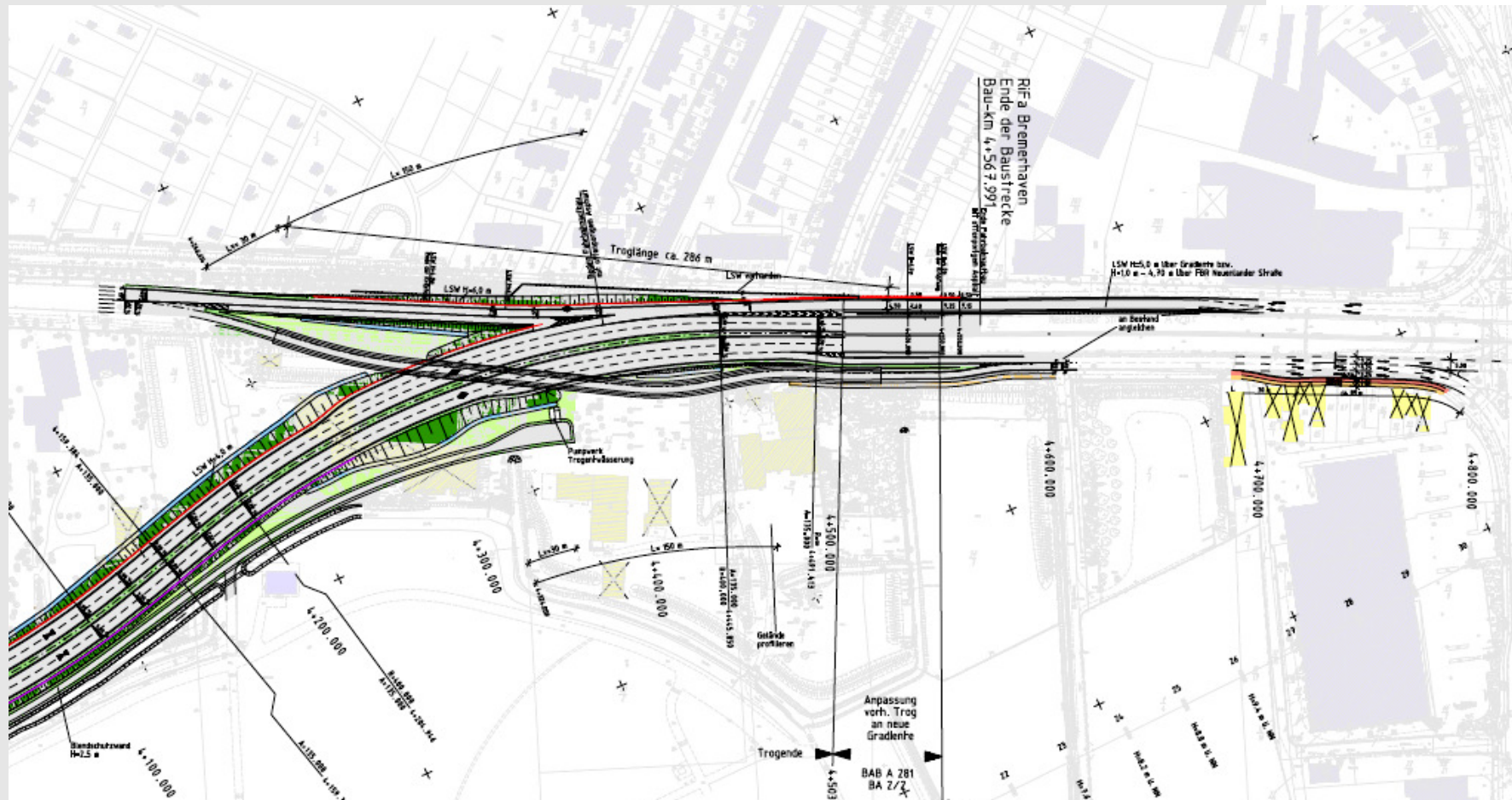
Realisierung des BA 2/2 als sog. Nordvariante – keine FNP-Änderung erforderlich
neue Planung und neues Planfeststellungsänderungsverfahren erforderlich



Variante 4:

Modifizierte „Südvariante“ – FNP-Änderung erforderlich
 wesentliche Änderungen:

- Entfall der Querspange, dafür Ausbau des Knotenpunktes
- Verlängerung des vorh. Trogbauwerkes um ca. 600m, dadurch gradlinige NL Str. möglich, kein sog. „Monsterknoten“



Variante 5:

Modifizierte „Südvariante“ – FNP-Änderung erforderlich
 wesentliche Änderungen:

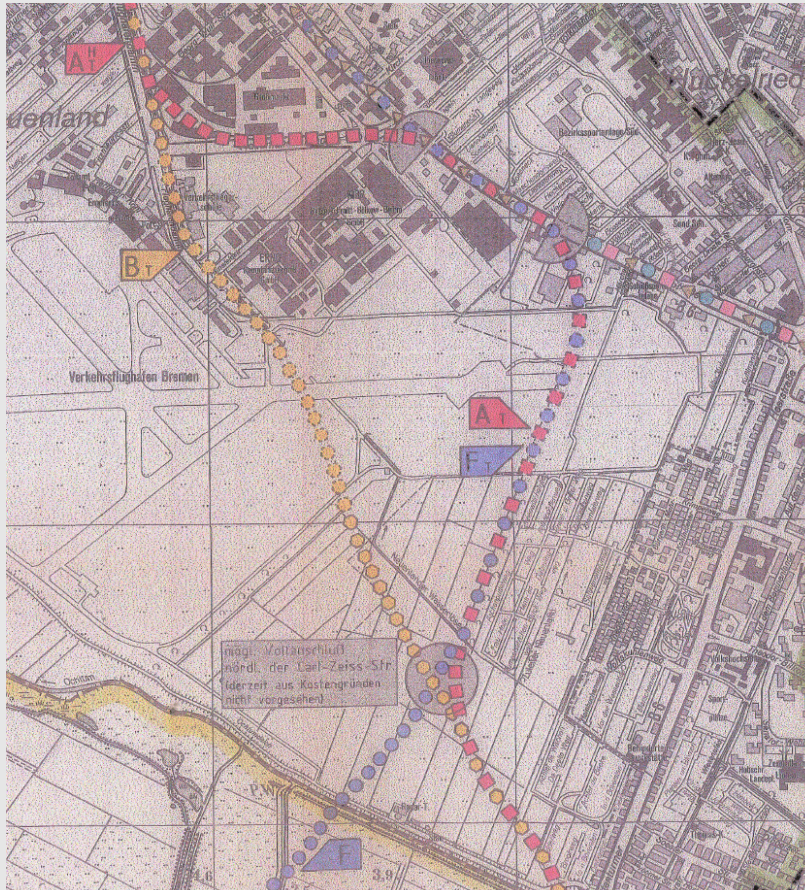
- Entfall der Querspange, dafür Ausbau des Knotenpunktes
- Absenken Gradientenlage der durchgehenden Autobahn, kein Verändern des vorhandenen Trogbauwerkes
- Brücke anstatt Quertrogbauwerk



Variante 6:

Realisierung von BA 2/2 und B 6n als eigenständige Projekte – FNP-Änderung erforderlich
- damit 2 Anschlüsse an die A 1

Als Untervariante denkbar: zeitgleiches Schaffen von Baurecht für beide Bauabschnitte (dadurch keine Querspange und kein Ausbau des Knotenpunktes; für B 6n müssten jedoch erst noch diverse Voraussetzungen geschaffen werden)



Varianten 7 bis 9:

basierend auf altem Bedarfsplan und den Darstellungen der UVS '94 BA 2/2 und B 6n (BA 5) als ein gemeinsames Projekt.

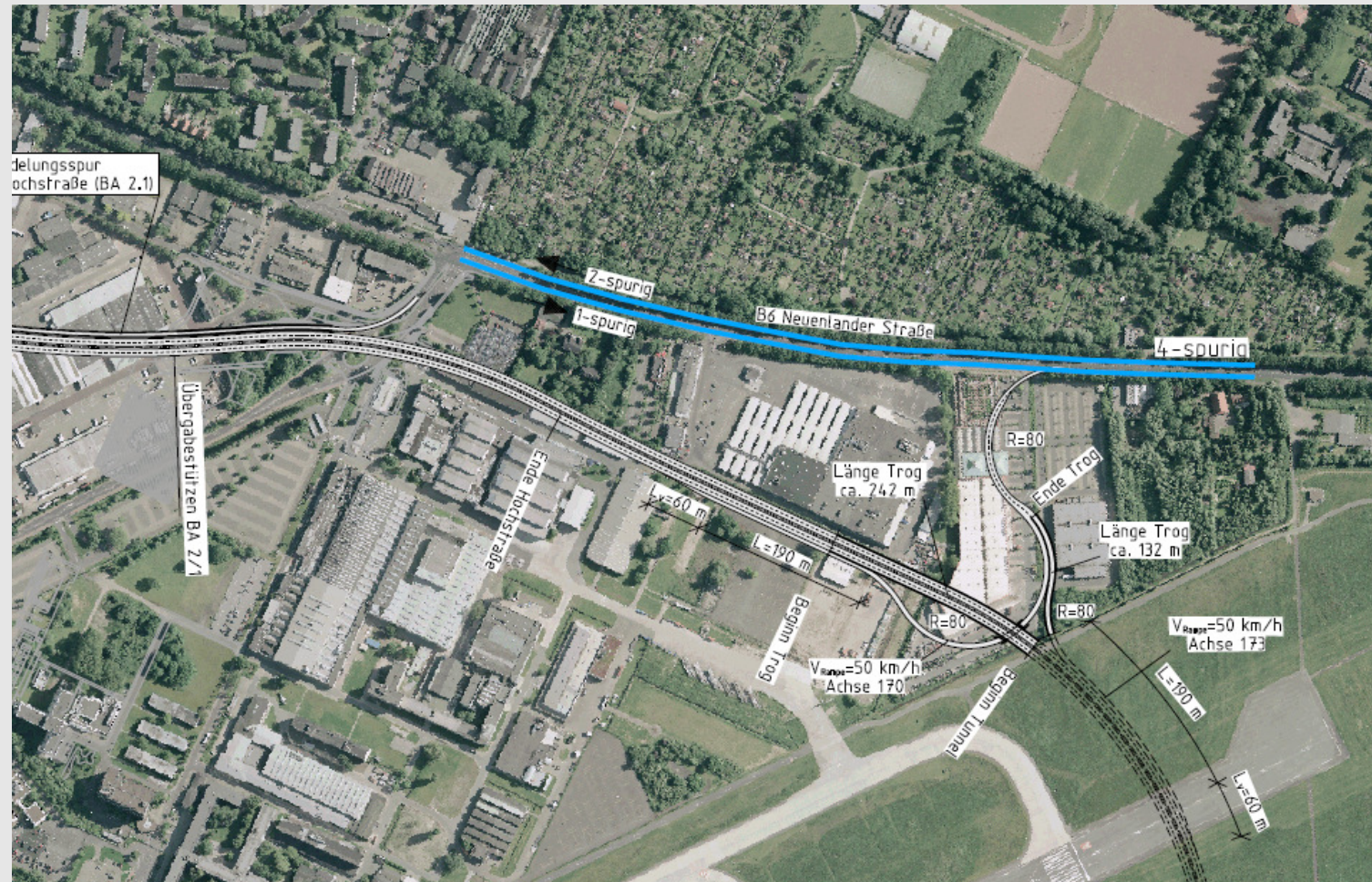
Nach damaliger Senatsauffassung als A-Variante



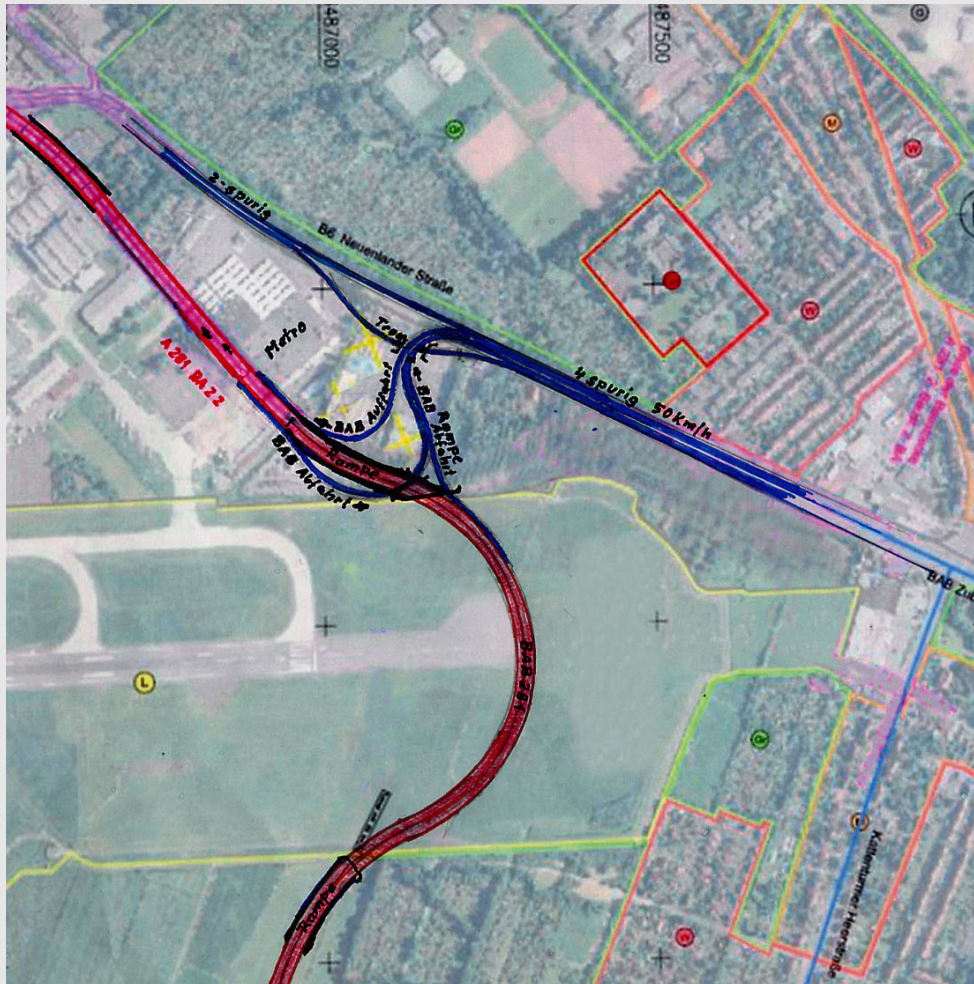
Variante 7:

Abschnitt BA 2.2 bis Knoten Hornbach mit Abfahrtrasse zur Neuenlander Str., Auffahrt zur A 281 am Neuenlander Ring (jetzige Abfahrt vom BA 2.1)

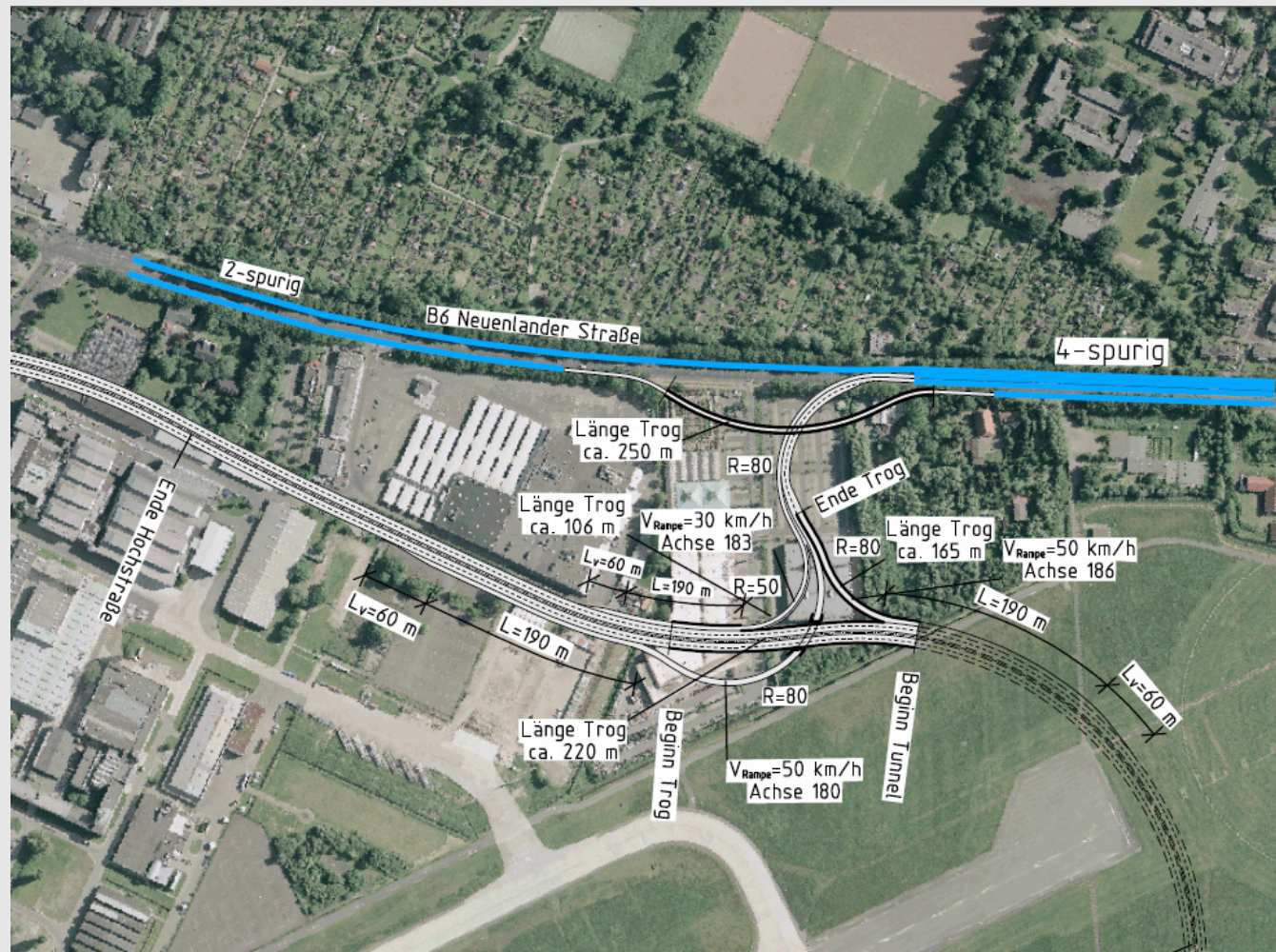
BA 5 / B6n mit Flughafenunterquerung zur A 1 nach Brinkum.



Variante 7:
 grobe technische Umsetzung der Skizze
 Verknüpfung aus HB Richtung AS-Brinkum fehlt
 Verknüpfung mit NL Str. ggfs. als T-Einmündung



Variante 8:
 Abschnitt BA 2.2. bis Knoten Hornbach, Auf- und Abfahrten von und zur Neuenlander Str. über das Hornbachgelände, rechte Spur Neuenlander Str. stadtauswärts als Trog unter der BAB Auf-/Abfahrt. BA 5/B 6n mit Flughafenunterquerung zur A 1 nach Brinkum.



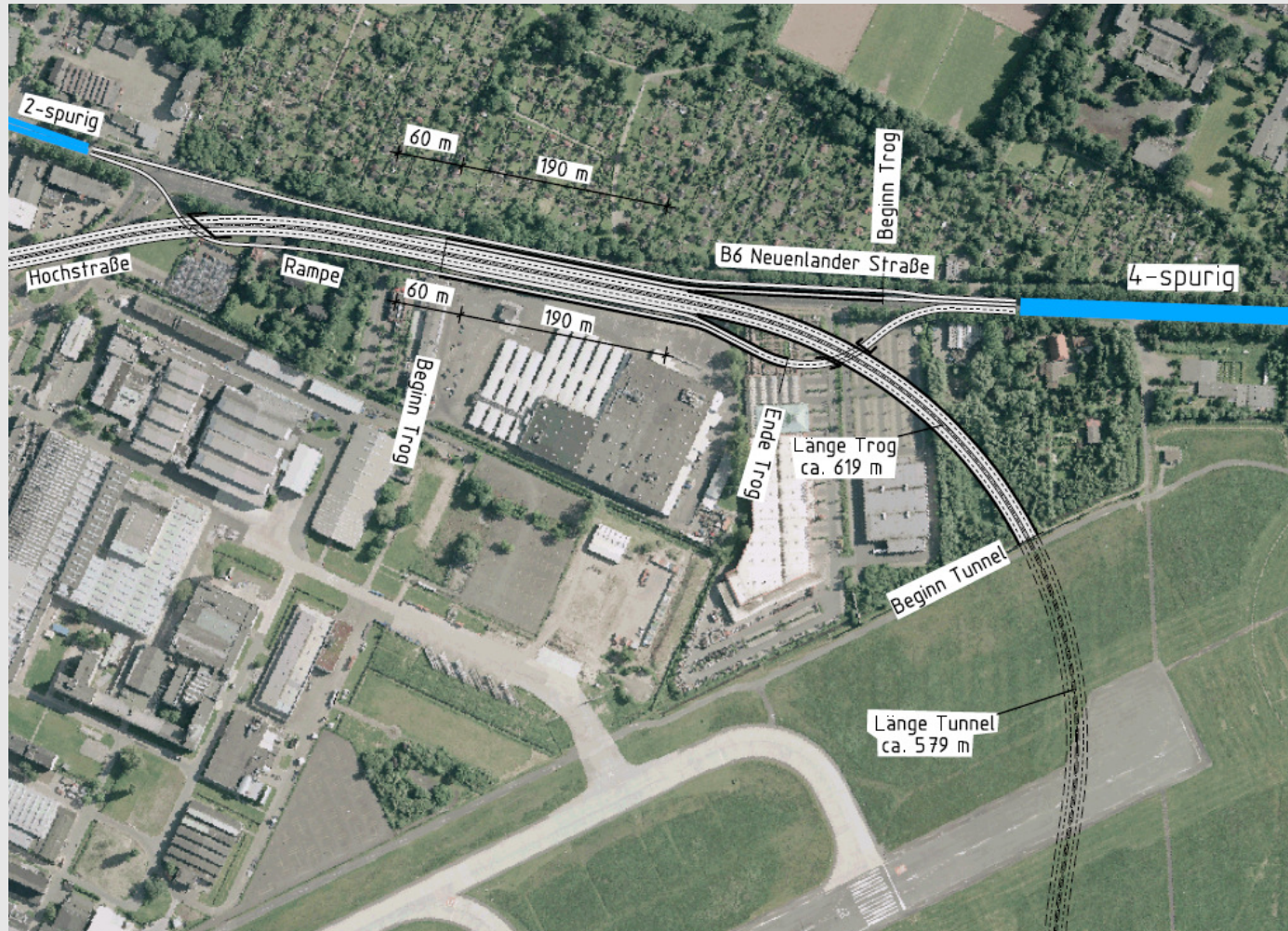
Variante 8:
 grobe technische Umsetzung der Skizze
 Verknüpfung aus HB Richtung AS-Brinkum fehlt
 Verknüpfung mit NL Str. ggfs. als T-Einmündung



Variante 9:

BA 2.2 als Fortsetzung des BA 2.1 in Hochlage mit anschließender Rampe bis Metro. Übergang in die Neuenlander Straße und zweispuriges Brückenbauwerk zur Querung der BAB. Neuenlander Straße im Bereich Neuenlander Ring je 1 Fahrspur in beiden Richtungen.

BA 5 /B 6n mit Flughafenunterquerung zur A 1 nach Brinkum



Variante 9:

grobe technische Umsetzung der Skizze

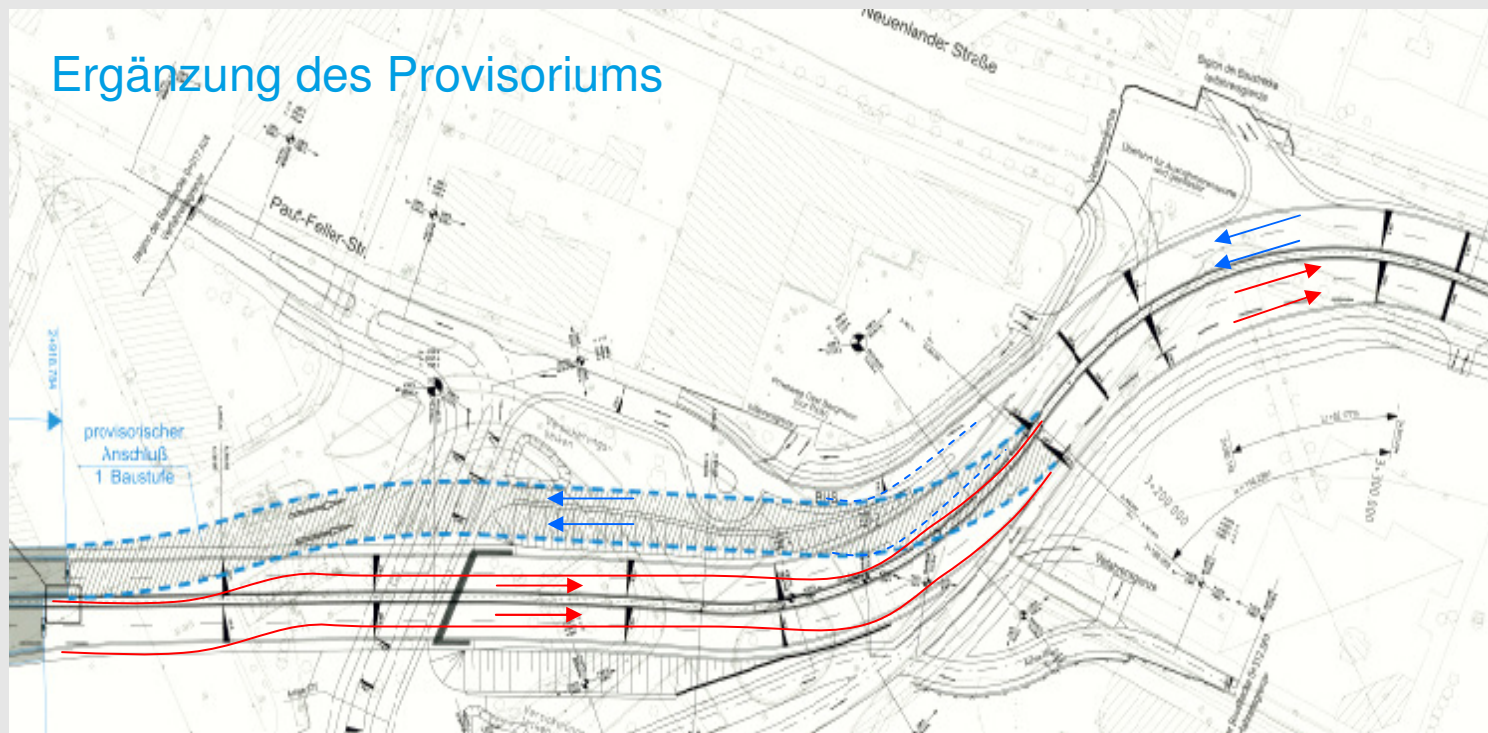
Verknüpfung aus HB Richtung AS-Brinkum fehlt, ebenso Abfahrt von der B 6n aus Richtung AS Brinkum

Verschobenes Widerlager im Bereich Opel Dello, großer Anteil an konstruktiven Bauwerken

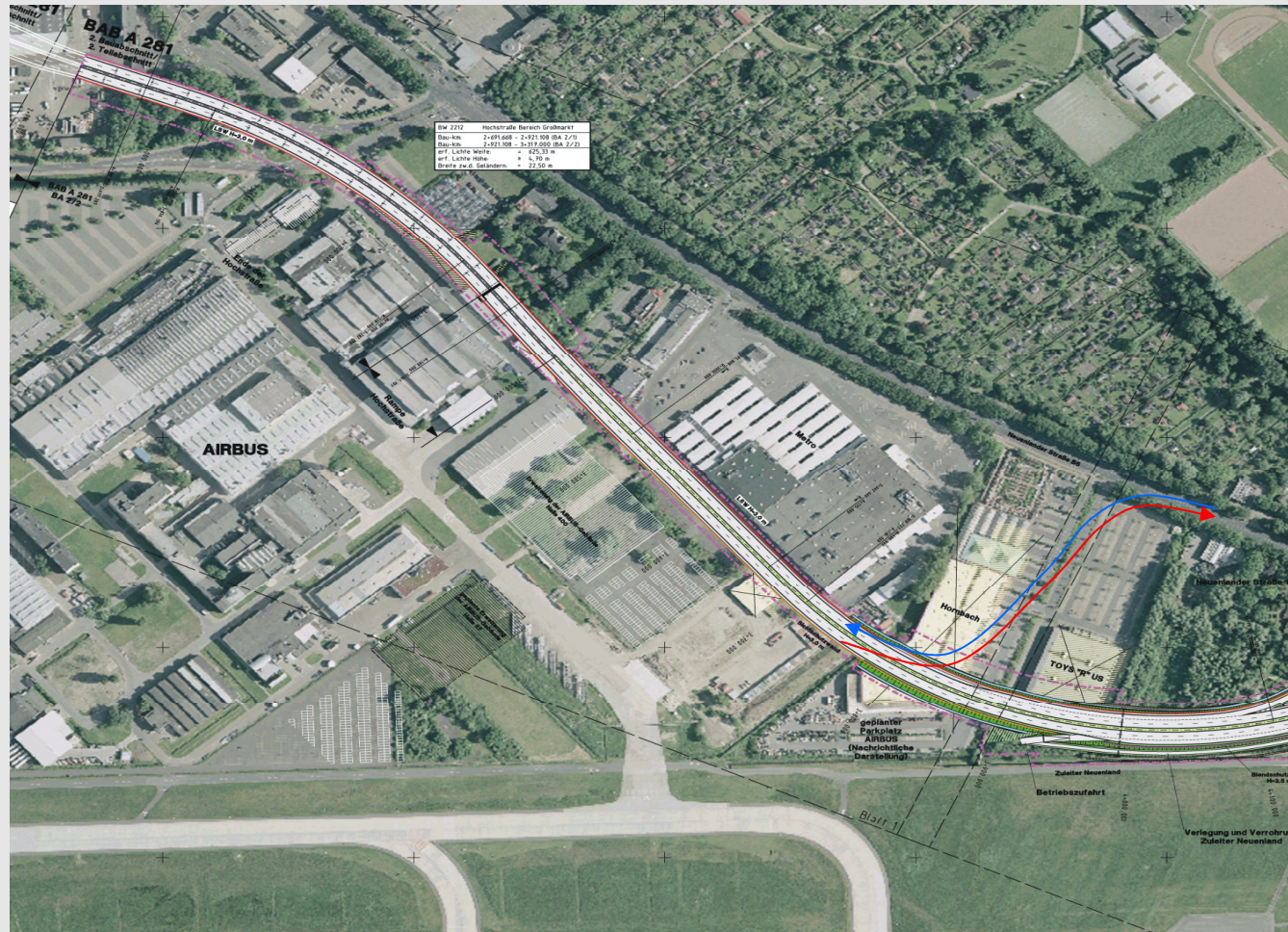


Variante Ü1:
Realisierung der im BA 2/1 planfestgestellten 4-streifigen Übergangslösung

Ergänzung des Provisoriums



Variante Ü2:
Ergänzung des bisherigen 2-streifigen Provisoriums um 2 weitere provisorische Streifen
Zu diskutieren wäre noch die Verknüpfung mit der Neuenländer Strasse



Variante Ü3 - Konzeption:
 Realisierung einer 4-streifigen Übergangslösung im Bereich Hornbach / Toys
 Voraussetzung: FNP-Änderung und (Teil-) Baurecht für Südvariante